

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 20. März 2002

419. Schriftliche Anfrage von Andreas J. Schlegel und Robert Egger betreffend Raum Bellevue/Verkehrsführung. Am 16. Januar 2002 reichten die Gemeinderäte Andreas J. Schlegel (FDP) und Robert Egger (FDP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2002/12 ein:

1. Wie und zu welchen Kosten ist es möglich den Autoverkehr im Raum Bellevue Opernhaus allenfalls bis zum Kongresshaus unterirdisch zu führen?
2. Kann die Verkehrsführung am Bellevue als Kreisverkehr geführt werden?
3. Ist es möglich, die Neugestaltung der Anlage Opernhaus/Sechseläutenplatz inklusive Bellevue allenfalls bis zum Kongresshaus durchgehend bis an den See als Fussgängerzone zu gestalten und somit zum schönsten Park der Stadt Zürich werden zu lassen?
4. Ist es mit einem unterirdischen Kreisverkehr am Bellevue möglich, auch bessere Durchgangszeiten für den öffentlichen Verkehr zu erreichen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Gegenstand der Fragen sind Themen, die seit Mitte der achtziger Jahre Politikerinnen und Politiker, Verwaltung und Städtebauer beschäftigen. In einer ersten Phase konzentrierten sich die Planungsaktivitäten auf die Frage, wie der Raum Bellevue–Stadelhofen im Hinblick auf die Eröffnung des neuen Bahnhofes Stadelhofen an Urbanität gewinnen könnte. Aufgrund später eingereicherter politischer Vorstösse wurde der Betrachtungsraum auf das Gebiet Bürkliplatz–Kongresshaus ausgedehnt. Der folgende Rückblick zählt die wichtigen Interventionen und Ergebnisse auf.

Im Auftrag des damaligen Stadtplanungsamtes entwickelte der Architekt Willi Walter 1986 die Vision «Autofreier Platz am See». Hauptmerkmal dieses Konzeptes war die Schaffung einer Esplanade zum See durch die Tieflegung des Utoquais mit – im Bereich Schoeck-/Theaterplatz – unterirdischem Verlauf der heutigen Verkehrsströme. Das damalige Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau (IVT-ETH) erhielt den Auftrag, die Machbarkeit dieser Vision bzw. die verkehrlichen Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (öV) zu untersuchen (November 1989). Die Beantwortung der Frage 1 nimmt auf die Ergebnisse dieser Studie Bezug.

Im Oktober 1987 reichte Werner Müller eine erste Einzelinitiative ein. Sie verlangte einen Verbindungstunnel zwischen Uto- und Mythenquai («kleiner Seetunnel» genannt) und den entsprechenden Kredit. Mit seiner zweiten Einzelinitiative rund ein Jahr später wollte Werner Müller eine Autoparkierung unter dem General-Guisan-Quai erreichen. Im September 1989 schliesslich folgte ein dritter Vorstoss desselben Initianten mit dem Ziel, eine Parkierungsanlage im Raum Opernhaus zu schaffen. Mit den drei Vorstössen war die Absicht verbunden, den Raum um das untere Seebecken für Fussgängerinnen und Fussgänger aufzuwerten.

Der vorberatenden Verkehrskommission des Gemeinderates gelang es nicht, einen tragfähigen Konsens zu erreichen. Der Entwurf für eine entsprechende Kommissionsmotion lieferte indessen die

Grundlage für fünf Motionen und zwei Postulate, die das ganze Ideenspektrum zur Raumaufwertung und Verkehrsorganisation abdeckten.

Der Stadtrat nahm diese Vorstösse zum Anlass, selbst aktiv zu werden und präziserte die Ziele für den Raum Stadelhofen–Opernhaus–Bellevue–Riviera–Stadthausquai–Bürkliplatz. Er wollte die Vorarbeiten aufgreifen und zu einem etappier-, finanzier- und kontrollierbaren Gesamtkonzept mit in sich widerspruchsfreien Kriterien zusammenfügen. Er fasste das Ergebnis in Form der Broschüre «Bellevue – Ziele für ein Gesamtkonzept» zusammen (Stadtplanungsamt Zürich, August 1993). Dieses hatte sachlich folgende Zielsetzungen zu erfüllen: Steigerung der Erlebnisqualität, Verbesserung der Raumgestalt, Attraktivierung der umweltschonenden Verkehrsmittel, Verringerung der Verkehrsbelastung. Damit waren die Eckpunkte für ein noch auszuarbeitendes Gesamtkonzept definiert.

In den Jahren 1994 bis 1996 erarbeitete eine Projektgruppe die Studie «Gesamtkonzept Bellevue», welche u.a. folgende Ziele und Rahmenbedingungen erfüllte: Koordination aller raumrelevanten Anliegen (Verkehr, Städtebau usw.), Optimierung des vorhandenen Verkehrssystems und Prüfung der Machbarkeit von Verkehrslösungen. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist die Verkehrsstudie von P. Pitzinger (Dezember 1995) «Verkehrstechnischer Nachweis» zum Gesamtkonzept, welche die Grenzen der Eingriffe in die Verkehrsabläufe aufzeigt.

Der Stadtrat verabschiedete das Gesamtkonzept am 2. Oktober 1996 zuhänden des Gemeinderates. Im Dezember 1997 nahm der Gemeinderat den Schlussbericht zur Kenntnis und entband den Stadtrat von der Pflicht, eine Vorlage im Sinne der Motionen und der Postulate zu unterbreiten.

Diese Ausgangslage lässt folgende Schlüsse zu:

Die in der Schriftlichen Anfrage aufgeführten verkehrsplanerischen und städtebaulichen Vorschläge wurden bezüglich ihrer verkehrlichen Auswirkungen bereits untersucht und bewertet. Zudem haben sich seit 1997 die Rahmenbedingungen nicht verändert, sodass die damals gewonnenen Erkenntnisse nach wie vor Gültigkeit haben.

Zu Frage 1: In seinem Antrag vom 26. April 1989 auf Ablehnung der Einzelinitiative Werner Müller für einen «kleinen Seetunnel» argumentierte der Stadtrat ausführlich gegen die unterirdische Führung des Autoverkehrs. Er führte vor allem verkehrsplanerische, politische und finanzielle Gründe an. Hier das Wichtigste in Kürze:

Eine unterirdische Führung des Autoverkehrs greift in das Hauptstrassensystem ein, das im Hoheitsbereich des Kantons liegt. Im kantonalen Verkehrsplan ist der Seetunnel aufgeführt, der einerseits das Nationalstrassensystem verknüpfen, andererseits die Strassen und Plätze im unteren Seebecken entlasten soll.

Im regionalen Verkehrsplan der Stadt Zürich ist in diesem Raum ebenfalls keine unterirdische Führung des Autoverkehrs im Sinne eines «kleinen Seetunnels» vorgesehen. Ein solches Vorhaben würde eine Ergänzung bzw. Revision sowohl des regionalen wie des kantonalen Verkehrsplanes voraussetzen, was in der Zuständigkeit des Regierungsrates bzw. des Kantonsrates läge.

Angebotsmässig wäre ein «kleiner Seetunnel» zwar eine attraktive Alternative zum eigentlichen Seetunnel. Sie würde aber der Zielsetzung einer Entlastung des unteren Seebeckens vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zuwiderlaufen.

Die eingangs erwähnte Machbarkeitsuntersuchung bezüglich einem autofreien Bellevueplatz durch Tieflegung des Utoquais zwischen Quaibrücke und Esplanade deckt offensichtliche Mängel und Probleme auf, die eine unterirdische Führung des Autoverkehrs zwischen Bellevue und Kongresshaus in hohem Masse in Frage stellen. Es wird insbesondere auf die geringe Leistungsfähigkeit im Rampenbereich in Kombination mit lichtsignalgesteuerten Knoten, die problematische Verkehrssicherheit in unterirdischen Strassenanlagen sowie auf die technischen Schwierigkeiten von allfälligen unterirdischen Verknüpfungen hingewiesen. Zudem käme das Bauwerk bautechnisch betrachtet in einen geologisch und hydrologisch sensiblen Raum zu stehen, was sich auf die Baukosten stark auswirken würde.

In städtebaulicher Hinsicht ist auf die Problematik der Zufahrtsrampen hinzuweisen, die in jedem Falle störende Einschnitte und Zäsuren bilden würden. Zudem wären erhebliche Nutzungseinschränkungen bei Spezialanlässen zu erwarten.

Aus all diesen Gründen konnte es der Stadtrat nicht verantworten, Projektierungsarbeiten in Millionenhöhe durchzuführen. Trotz fehlendem Vorlageprojekt als Grundlage für eine verbindliche Eruerung der Kosten geht er davon aus, dass die unterirdische Führung des Autoverkehrs mehrere hundert Millionen Franken kosten würde.

Zu den Fragen 2 und 4: Die Verkehrsführung am Bellevue entspricht heute im weitesten Sinn bereits einer lichtsignalgeregelten Kreiselanlage, deren Optimierungspotenziale unter Berücksichtigung der im Gesamtkonzept formulierten Prioritäten bereits ausgereizt sind. Die heutige Verkehrssteuerung am Bellevue ist ein Kompromiss zwischen Bevorzugung des Trams und der Leistung des MIV. Um den MIV etwa in der heutigen Grössenordnung zu bewältigen und gleichzeitig den Verkehr so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten, käme nur die Tramseitenlage auf der Quaibrücke mit einer entsprechende MIV-Umfahrung des Terrasse-Blocks in Frage. Bekanntlich wurde diese Lösung im Rahmen der Bürkliplatz-Sanierung nicht in Betracht gezogen.

Das Gutachten des Instituts für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau (IVT-ETH) aus dem Jahre 1986 belegt, dass die unterirdische Führung der heutigen Verkehrsströme am Bellevue nicht vertretbare negative Auswirkungen mit beträchtlichen Leistungseinbussen sowohl des MIV als auch des öV zur Folge hätte.

Zu Frage 3: Die heutigen verkehrplanerischen und infrastruktur-mässigen Rahmenbedingungen lassen es nicht zu, den Raum Opernhaus-Sechseläutenplatz-Bellevue bis zum Kongresshaus durchgehend bis an den See integral als Fussgängerzone zu gestalten.

Einzelne Verbesserungen in dieser Richtung erscheinen aber möglich. Es ist daran zu erinnern, dass, gestützt auf früher eingereichte Postulate ein Projektwettbewerb für ein unterirdisches Opernhaus-Parkhaus und die Aufwertung des Raumes Theaterplatz-Sechseläutenwiese-Bellevue durchgeführt wurde. Daraus resultierte ein

Gestaltungsplan, der kurz vor der Genehmigung steht. Im Hinblick auf weitere grössere Aufwertungsmassnahmen wird sich aber eine neue Beurteilung der Situation spätestens im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Seetunnels aufdrängen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Martin Brunner